

RA' Kathrin Kim: Ostseepipeline "Nord Stream" ein meeresumweltrechtliches problem
 Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 45, 4/2008., str. 705.-725.

RA'in Kathrin Kim, LL.M. (Washington D.C.)¹

OSTSEEPIPELINE „NORD STREAM“ – EIN MEERESUMWELTRECHTLICHES PROBLEM?

UDK: 504. 42 : 341. 225

Primljeno: 15. X. 2008.

Izvorni znanstveni rad

Ausgangsfrage und gleichzeitig Titel des Beitrags ist, ob das von einem russisch-deutschen Konsortium geplante Gaspipelineprojekt in der Ostsee, der sog. „Nord Stream“, so wie in der internationalen Presse vielfach diskutiert, ein meeresumweltrechtliches Problem für das Ostseegebiet darstellt. Nach Auffassung der Autorin ist diese Frage zu verneinen. Vor dem Hintergrund der Hauptverschmutzungsquellen der Ostsee, erscheinen die potentiellen Meeresumweltbelastungen durch die Pipeline eher gering, denn potentielle meeresumweltrechtliche Belastungen kommen nur in einem vorübergehenden Zeitraum, nämlich ausschließlich in der Bauphase vor, die von der Phase nach der Inbetriebnahme abzugrenzen ist. Im Beitrag werden die potentiell gefährdeten Schutzgüter identifiziert und beispielhaft wird aufgezeigt, wie während des derzeit noch laufenden und deswegen flexiblen Planungs- und Entwicklungsprozesses geeignete Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung erheblicher nachteiliger Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt getroffen werden.

Key words: *Baltic sea pipeline project, marine-environmental issue, regulatory framework*

Aktueller Anlass für die aufgeworfene Ausgangsfrage, ob die geplante Ostseepipeline „Nord Stream“ ein meeresumweltrechtliches Problem darstellt, sind die z. Zt. durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), bei der potentielle Auswirkungen auf meeresumweltbezogene Schutzgüter ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Auch in der Vergangenheit wurden gegen das in der internationalen Presse viel diskutierte und politisch umstrittene Gaspipelineprojekt immer wieder meeresumweltrechtliche Bedenken vorgebracht. Nach einer kurzen Einführung in das geplante Projekt (dazu A.), wird dazu

¹ Rechtsanwältin und z.Zt. als wissenschaftliche Assistentin am Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Universität Hamburg tätig. Der Beitrag beruht im Wesentlichen auf einem Vortrag anlässlich eines Seerechtssymposiums der Friedrich-Ebert-Stiftung in Split, Kroatien am 30. Mai 2008. Ich bedanke mich bei Herrn Prof. Dr. Marian Paschke (Geschäftsführender Direktor des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht, Universität Hamburg) für die Idee zu diesem Thema, bei Herrn Prof. Dr. Hans-Joachim Koch (Vorsitzender des Sachverständigenrates für Umweltfragen 2002-2008) für die Gespräche und besonders herzlich bei Herrn Prof. em. Dr. Rainer Lagoni, LL.M. (ehemaliger Geschäftsführender Direktor des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht, Universität Hamburg) für die kritische Durchsicht des Beitrags. Für die praktischen Einblicke bedanke ich mich bei Herrn Christian Dahlke (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Referatsleiter des Referats „Ordnung des Meeres“), der nicht nur von deutscher Seite für das Zulassungsverfahren des Ostseepipeline-Projekts zuständig ist, sondern auch für die acht anderen Ostseeanrainerstaaten die Gesamtkoordination des Espoo-Verfahrens durchgeführt hat. Für die Zwecke dieser Veröffentlichung wurde der Vortrag überarbeitet; aktuelle Entwicklungen konnten bis Ende 2008 berücksichtigt werden.

Stellung genommen, welche Schutzgüter potentiell betroffen sein können (dazu B.) und wie die Meeresumwelt bei diesem grenzüberschreitenden Pipelineprojekt im Völker- und Europarecht sowie nach deutschem Recht geschützt wird (dazu C.). Im Anschluss wird auf die Umsetzung der rechtlichen Anforderungen beim Ostseepipelineprojekt eingegangen und eine spezielle Rechtsfrage im Zusammenhang mit der UVP untersucht, die sich unter anderem aus der großen Dimension des Pipelineprojektes ergibt, bei dem alle neun Anrainerstaaten der Ostsee betroffen sind (dazu D.). Abschließend wird resümiert, ob es sich bei der Ostseepipeline tatsächlich – wie vielfach diskutiert und zur Ausgangsfrage und gleichzeitig Titel dieses Beitrags gemacht - um ein meeresumweltrechtliches Problem handelt oder nicht (dazu E.).

A. OSTSEEPIPELINE "NORD STREAM"

„Nord Stream“² bezeichnet eine noch zu bauende rund 1200 km lange unterseeische Erdgaspipeline, die vom russischen Wyborg durch die Ostsee zur deutschen Küste nach Greifswald führen soll. Geplant sind zwei parallele Leitungsstränge, die ab der projektierten Inbetriebnahme 2012 insgesamt rund 55 Mrd. m³ Erdgas pro Jahr transportieren sollen – eine Kapazität, die mehr als 10 % des derzeitigen Gasbedarfs in Europa deckt.³ Bauherr und Betreiber dieses rund 7,4 Mrd. Projektes ist ein Konsortium aus vier großen Gasunternehmen: die russische OAO Gazprom mit 51 %, die deutschen Gasunternehmen BASF/Wintershall Holding AG und E.ON Ruhrgas AG mit jeweils 20 % sowie die niederländische N.V. Nederlandse Gasunie mit 9 % Anteilen. Das Unternehmen wurde 2005 als North European Gas Pipeline Company gegründet und als Aktiengesellschaft unter dem Namen NEGP Company in Zug in das Schweizer Handelsregister eingetragen. 2006 wurde es umbenannt in Nord Stream AG. Bei der Wahl des neuen Namens orientierte man sich an anderen bedeutenden unterseeischen Erdgasleitungen wie den Blue Stream durch das Schwarze Meer in die Türkei und den Green Stream im Mittelmeer.

Das Projekt begann 1997 mit einer umfangreichen Machbarkeitsstudie, die eine technische Umsetzbarkeit und die Wirtschaftlichkeit einer Gaspipeline durch die Ostsee bestätigte. Derzeit befindet sich das Projekt seit 2006 in der langwierigen und umfangreichen Genehmigungsphase. Für den Bau der Offshore Pipeline bedarf es der Genehmigungen der zuständigen Behörden in Russland, Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland, da die geplante Route der Ostseepipeline die Hoheitsgewässer bzw. ausschließlichen Wirtschaftszonen dieser Staaten

² Weitere Einzelheiten zum Gaspipelineprojekt „Nord Stream“ auf der offiziellen Homepage: <http://www.nord-stream.com>.

³ Dieser Berechnung liegt der Erdgaskonsum in den 27 EU-Mitgliedsländern im Jahr 2007 zugrunde, der laut dem europäischen Verband der Gasindustrie Eurogas bei 505 Mrd. m³ lag, vgl. Website der Eurogas, zuletzt besucht am 30. September 2008: <http://www.eurogas.org/uploaded/08P141%20%20Press%20release%20on%20Evolution%20of%20Gas%20Consumption%202007.pdf>.

quert. Da dieses grenzüberschreitende Bauprojekt möglicherweise erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sämtlicher Ostseeanrainerstaaten haben könnte, ist den zuständigen Behörden für die Entscheidungsfindung unter anderem auch umfangreiche Dokumentation zur Umweltverträglichkeit des geplanten Projekts vorzulegen.⁴ Diese Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) bilden einen interaktiven Prozess in der noch laufenden Planungs- und Entwicklungsphase des Projektes, bei dem auch die anderen Ostseeanrainerstaaten Polen und die baltischen Länder Estland, Lettland und Litauen miteinbezogen werden. Nach derzeitigem Verfahrensstand ist Anfang 2009 mit der Vorlage der UVP-Berichte bei den zuständigen Behörden zu rechnen, so dass nach den noch zu erfolgenden Anhörungen wohl frühestens Ende 2009 mit den Entscheidungen über die Genehmigungen zu rechnen ist.

B. POTENTIELLE BELASTUNGEN DER MEERESUMWELT

Die klassische Form der Gefährdung und Belastung der Meeresumwelt besteht in der „Verschmutzung“.⁵ Verschmutzungsursachen sind das Freisetzen von giftigen oder schädlichen Stoffen oder Schadstoffen, was überwiegend vom Land aus erfolgt⁶ (z.B. Pflanzennährstoffe im Abwasser von Industrie und Landwirtschaft, Öl aus landbürtigen Abflüssen und Einleitungen in die See oder Radionuklide aus Wiederaufarbeitungsanlagen), die Verschmutzung durch Schiffe bzw. die Schifffahrt (z.B. Öl-Tankerunglück) und die Verschmutzung durch Anlagen und Geräte wie Offshore-Quellen (z.B. Erdöl- oder Erdgas-Bohrplattformen).⁷ Darüber hinaus wird die Meeresumwelt nicht nur durch klassische „Verschmutzungen“ gefährdet oder belastet, sondern, holistisch betrachtet,⁸ sind sämtliche physikalischen, biologischen, sozialen und sozioökonomischen Umwelteinflüsse auf das Meer dahingehend zu untersuchen, ob sie sich negativ auf die Meeresumwelt auswirken. Physikalische Umwelteinflüsse betreffen z.B. auf Veränderungen des Meeresbodens, des Wassers und des Klimas, während biologische Umwelteinflüsse Gefährdungen der lebenden Ressourcen, d.h. der vom Menschen genutzten Ressourcen, sowie Gefährdungen des marinen Arten- und Habitatschutzes, d.h. der nicht genutzten Flora und Fauna,⁹ meinen. Mit sozialen und sozioökonomischen Umwelteinflüssen hingegen sind z.B. Beeinträchtigungen der Schifffahrt und des Tourismus, Gefährdung von geschützten Kulturgütern und von anderen bereits bestehenden Offshore-Anlagen gemeint.

⁴ Näheres dazu unter Abschnitt C III dieses Beitrags. Art. 6 Abs. 1 Espoo-Übereinkommen.

⁵ Zur Definition von „Verschmutzung der Meeresumwelt“, vgl. Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ.

⁶ Nach dem Worldwatch Institute Report 1994, S. 88 zu rund 75 %, wobei die Verunreinigung durch zufließende Gewässer rund 40 % und die Verunreinigung über den Luftpfad rund 35 % beträgt.

⁷ Zu den Verschmutzungsursachen, vgl. Art. 194 Abs. 3 SRÜ.

⁸ Diesen Begriff („holistisch“) auch verwendend: Ehlers, Buchbesprechung von Proelß, Meeresschutz im Völker- und Europarecht – Das Beispiel des Nordostatlantiks, 2004 in: NuR 2004, 787.

⁹ Zu den Definitionen, vgl. Ehlers, Buchbesprechung von Proelß, Meeresschutz im Völker- und Europarecht – Das Beispiel des Nordostatlantiks, 2004 in: NuR 2004, 787.

Ein solcher holistischer Ansatz muss insbesondere bei dem hier vorliegenden Projekt gelten, da unterseeische Erdgaspipelines – anders als andere Offshore-Aktivitäten, wie die Gewinnung von Erdgas oder Erdöl – jedenfalls nicht zu der „Verschmutzung“¹⁰ im klassischen Sinne zählen, denn durch die bloße Durchleitung von Erdgas werden nicht unmittelbar oder mittelbar Stoffe oder Energie in die Meeresumwelt geführt, aus der sich eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, eine Schädigung der lebenden Ressourcen und der Meeresökosysteme, eine Beeinträchtigung der Annehmlichkeiten der Umwelt oder eine Behinderung der sonstigen rechtmäßigen Nutzungen des Meeres ergeben oder ergeben können.¹¹ Unterseeische Gaspipelines finden deswegen in der umweltrechtlichen Fachliteratur kaum Erwähnung. Im Zusammenhang mit Offshore-Anlagen steht vor allem die Verminderung der Umweltbeeinträchtigungen durch schadstoff-, insbesondere öl- und PCB-haltige Bohrrückstände von Ölplattform (Schlämme und Bohrklein) im Vordergrund¹²; dementsprechend gibt es hierzu – aber eben nicht zu Gaspipelines – eine Vielzahl von Empfehlungen¹³ internationaler Kommissionen wie der OSPAR-Kommission¹⁴ oder der Helsinki-Kommission¹⁵. Es stellt sich daher zu Recht die Frage, ob unterseeische Gaspipelines überhaupt erhebliche Meeresumweltbelastungen darstellen können.

Von anderen vergleichbaren unterseeischen Gaspipelineprojekten, wie z.B. den beiden Europe-Erdgasleitungen durch die Nordsee, ist bekannt, dass potentielle Belastungen der Meeresumwelt allenfalls für die Bauphase, hingegen nur minimal oder nicht für die operative Phase nach Inbetriebnahme einer Erdgaspipeline bestehen.¹⁶ Bei der folgenden Betrachtung wird daher zwischen diesen beiden Phasen unterschieden und – der Vollständigkeit halber – auch die Phase nach Inbetriebnahme, die Außerbetriebnahmephase, betrachtet.

¹⁰ vgl. Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ.

¹¹ Näheres zu den potentiellen Umweltbelastungen, vgl. Abschnitt B.

¹² Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Sondergutachten: Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee, 2004, Ann. 446, S. 189.

¹³ Übersicht über die verschiedenen Maßnahmen im Einzelnen bei Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Sondergutachten: Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee, 2004, Tabelle 3-1, S. 189.

¹⁴ OSPAR (auch OSPARCOM) ist die Abkürzung für das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordost-Atlantiks. Es ist nach den beiden Vorläufern benannt, der Oslo-Konvention (OSCOM) von 1972 und Paris-Konvention (PARCOM) von 1974. Vertragsabschluss war am 22. September 1992 in Paris. Die Aufgabe der OSPAR ist der Schutz der Nordsee und des Nordostatlantiks. Vertragsparteien sind Belgien, Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Island, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Portugal, Spanien, Schweden, Schweiz sowie die Europäische Union.

¹⁵ Näheres zur Helsinki Commission („HELCOM“) in Abschnitt C II.

¹⁶ Zur ökonomischen, ökologischen und sozialen Relevanz von Leitungstrassen auf dem Meeresboden, vgl. Kabinettsbeschluss des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 22. März 2006, Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland – Nationale Strategie für ein integriertes Küstenzonenmanagement (Bestandsaufnahme, Stand 2006), S. 28.

I. Bauphase

In welcher Form die Meeresumwelt der Ostsee durch den Bau der Pipeline beeinträchtigt werden könnte, hängt von den konkret geplanten Vorbereitungsarbeiten und Bauarbeiten ab. Zunächst muss der Meeresgrund entlang der geplanten Pipelinetrasse nach potenziellen Hindernissen abgesucht und davon befreit werden. Insbesondere gilt dies für die sich in der Ostsee befindlichen Munitionsaltlasten aus den beiden Weltkriegen. Vor dem eigentlichen Verlegen der beiden Stahlrohrleitungen von je rund 1200 mm Durchmesser, die in den Meeresboden vergraben werden sollen, wird jedenfalls für einen Teil der Trasse ein Graben für die Rohre in den Meeresboden gebaggert und eine Spundwand zur Sicherung des Grabens erstellt. Hinzugesetzter Kies und kleinere Steine sollen für Stabilität und Schutz der Rohre sorgen.

Diese Bauarbeiten können auf folgende Schutzgüter Auswirkungen entfalten:

Meeresflora und -fauna

Fischbestand und Fischerei

Vogelbestand

Meeressäugetierbestand

Schutzgebiete (Natura 2000)

Tourismus- und Erholungsgebiete

Historische Schiffwracks und Kulturgüter

Schiffverkehr, Schifffahrtsrouten und Fahrwasser

Bestehende Kabel- und Rohrleitungen

Bestehende Offshore-Anlagen zum Rohstoffabbau

II. Inbetriebnahmephase

Die Durchleitung von Gas kann nur zu geringen bzw. unerheblichen Umweltauswirkungen führen. Das Risiko der Leckage wird, anders als z.B. bei Ölpipelines, als gering eingeschätzt.¹⁷ Gaspipelines verfügen über Absperrventile, die ausgelöst werden, sobald in einer Gaspipeline der maximal erlaubte Druck überschritten wird. Der Gasfluss wird so gestoppt und das verbleibende Gas steigt aufgrund des Dichteunterschieds an die Wasseroberfläche. Nach Übertritt in die Atmosphäre steigt Erdgas ebenso nach oben und verdichtet sich zu einem Gas-Luft-Gemisch, das wegen des Verdünnungseffektes nicht mehr als explosionsfähig und damit nicht als umweltgefährdend gilt.

¹⁷ Dazu eine Studie von Wissenschaftlern des Max-Planck-Instituts für Chemie und des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH, allerdings am Beispiel von Onshore-Pipelines: Lelieveld/Lechtenböhmer/Assonov/Brenninkmeijer/Dienst/Fischedick/Hanke, Low leakage from natural-gas pipelines in: Nature 2005, 841 ff.

Bei der Gasdurchleitung kann es lediglich geringfügig zu Lärm und Vibrationen sowie zu leichten Temperaturschwankungen kommen, d. h. zu leichten Temperaturanstiegen am russischen und zu leichten Temperaturabstiegen am deutschen Pipelineabschnitt, da die Gastemperatur im Laufe des Transports von Russland nach Deutschland abkühlt.

III Außerbetriebnahmephase

Bei Außerbetriebnahme der Ostseepipeline sind spezifische Umweltauswirkungen zu vernachlässigen, da selbst die bei Betrieb vorhandenen geringen Umweltauswirkungen entfallen und keine neuen Belastungen hinzukommen. Anders als bei der Versenkung ausgedienter Offshore-Anlagen insbesondere von Ölbohrplattformen,¹⁸ wird hier keine zusätzliche Gefahrenquelle für Meeresumweltverschmutzung geschaffen.

IV. Stellungnahme

In welcher Form die oben aufgezählten Schutzgüter insbesondere während der Bauphase konkret verletzt werden könnten, z.B. Gefährdung der Schifffahrtswege um Bornholm oder Gefahr der Ausrottung des Schweinswals, kann und soll hier aus Platzgründen nicht vollumfänglich dargestellt werden. Es kann nur im Rahmen der Darstellung des Espoo-Verfahren beispielhaft darauf eingegangen werden, wie mit konkret geäußerten Bedenken der betroffenen Ostseeanrainerstaaten, der beteiligten Behörden, verschiedener Umweltorganisationen und -verbänden oder auch von Einzelpersonen umgegangen wird (Näheres in Abschnitt D I).

An dieser Stelle ist jedoch zu betonen, dass der Bau einer Offshore-Pipeline in der Ostsee jedenfalls nicht zu den zentralen Belastungsursachen der Ostsee zählen wird. Nach dem Sondergutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen liegen die Hauptbelastungen vielmehr in den durch die Fischerei verursachten Veränderungen, im Nährstoffeintrag und in der Schadstoffzufuhr.¹⁹ Zudem bestünden Belastungen durch die Schifffahrt und durch gebündelte, punktuelle Eingriffe (z.B. Ölförderung und Marikultur).²⁰ Nach Einschätzung des Vorsitzenden des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) seien mögliche umweltrechtliche Belastungen der Ostsee durch eine Gaspipeline allenfalls im „unteren Bereich der Pyramide“ anzusiedeln.²¹ Das Ausmaß der möglichen

¹⁸ Zur Versenkung ausgedienter Ölbohrplattformen als eigene Quelle von Meeresverschmutzung, vgl. Proelß, Meeresschutz im Völker- und Europarecht – Das Beispiel des Nordostatlantiks, 2004, Erster Teil, Kapitel 3, S. 66 sowie Zweiter Teil, Kapitel 3, S. 217 ff.

¹⁹ Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU), Sondergutachten: Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee, 2004, Ann. 222, S. 112.

²⁰ Gespräch mit Herrn Prof. Dr. Hans-Joachim Koch, Vorsitzender des SRU, Dezember 2008.

²¹ Gespräch mit Herrn Prof. Dr. Hans-Joachim Koch, Vorsitzender des SRU, Mai 2008.

Umweltbelastungen ist daher – absolut betrachtet – vergleichsweise gering und je nach konkreter Umsetzung des Bauvorhabens ggf. minimierbar bzw. ausschaltbar (z.B. Überprüfung des Trassenverlaufs und der Verlegungsmethoden auf Alternativen oder Bau während Zeitphasen, in denen die Meeresumwelt weniger beeinträchtigt wird etc.).

C. RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Es gibt weder ein weltweit geschlossenes Regelwerk zum Schutz der Meere bzw. der Meeresumwelt, noch gibt es regional für den Ostseeraum ein einheitliches internationales Schutzregime. Stattdessen werden in einer Vielzahl von verschiedenen, weltweit geltenden und regionalen Konventionen sowie in gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Regelungen meeresumweltrechtliche Erwägungen mitbehandelt.

I. Seerechtsübereinkommen

Völkerrechtliche Grundlage ist das teilweise auch unberechtigt²²-als „Verfassung für die Meere“²³ bezeichnete Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen²⁴, das derzeit von 157 Staaten einschließlich aller Ostseeanrainerstaaten ratifiziert²⁵ und 1994 in Kraft getreten ist. Räumlich und sachlich ist es ein universelles Übereinkommen, das nahezu alle seerechtlichen Aspekte erfasst; letzteres bedeutet auch, dass das SRÜ auf Konkretisierungen und Implementierung durch nationale Gesetze oder regionale und internationale Schutzregimes angewiesen ist.²⁶ Entsprechend dem Charakter des SRÜ als Rahmenkonvention beschränkt

²² Kritisch bezüglich des Ausdrucks "Verfassung für die Meere": Lagoni, Commentary in: Elferink (Hrsg.), *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LoS Convention*, 2005, S. 49 ff.

²³ So der singapurische Botschafter Tommy Koh, Präsident der 3. UN Seerechtskonferenz, in seinen Vorträgen am 6. und 11. Dezember 1982 in Montego Bay anlässlich des Inkrafttretens des Seerechtsübereinkommens. Seine Bezeichnung (Originalwortlaut: „A constitution for the Oceans“) wurde, da eine Zusammenfassung seiner Vorträge der offiziellen UN Textausgabe des Seerechtsübereinkommens beigelegt worden war, sehr schnell weltweit bekannt. Vgl. *The Law of the Sea, Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index, Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Introductory Material on the Convention and the Conference*, New York 1983, S. xxxiii ff. Graf Vitzthum (Hrsg.), *Handbuch des Seerechts*, 2006, S. 46; zum englischen Originalausdruck ("the overall legal framework for ocean activities"), vgl. UN Doc. A/CONF. 199/20, Report of the World Summit on Sustainable Development, Resolution 2, 24 Abs. 30 lit. a).

²⁴ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) vom 10. Dezember 1982, BGBl. 1994 II S. 1798. Mehr zum SRÜ (engl.: United Nations Convention on the Law of the Sea) auf der offiziellen Website der Vereinten Nationen: <<http://www.un.org/Depts/los/index.htm>>.

²⁵ Ratifikationsstand vom 7. November 2008, vgl. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS): <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#_The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea>.

²⁶ Proelß, *Meeresschutz im Völker- und Europarecht – Das Beispiel des Nordostatlantiks*, 2004, Zweiter Teil, Kapitel 1, S. 75.

es sich auf die Regelung der Zuständigkeit und Befugnisse der Staaten auf See und bestimmt in einem gesonderten Teil (Teil XII) allgemein Rechtsgrundsätze zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung. So statuiert Art. 192 SRÜ die allgemeine Pflicht, „die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren“. Zusätzlich sieht es auch Regelungen für die einzelnen Verschmutzungsarten (Verschmutzung vom Lande aus, Verschmutzung durch Tätigkeiten auf dem Meeresboden, die unter nationale Hoheitsbefugnisse fallen, Verschmutzung durch Tätigkeiten im Gebiet, Verschmutzung durch Einbringen, Verschmutzung durch Schiffe und Verschmutzung aus der Luft oder durch die Luft) vor,²⁷ die allerdings konkretisierungsbedürftig sind. Neben diesem gesonderten meeresumweltschutzbezogenen Teil verfügt das SRÜ auch über spezielle Schutzbestimmungen, die in den Regelungszusammenhang der verschiedenen Meereszonen eingegliedert sind. Die Bestimmung der Meereszonen und die jeweiligen Regelungen zur grundsätzlichen Zulässigkeit von Offshore-Pipelinevorhaben stellen auch die für die geplante Ostseepipeline bedeutsamen Vorschriften dar.

Das SRÜ unterteilt alle Meeresgebiete einschließlich der Ostsee ausgehend von der so genannten Basislinie²⁸ - schematisch und unabhängig von natürlichen Gegebenheiten - in verschiedene Meereszonen und stellt für diese unterschiedliche Rechtsregimes auf. Diese Teilrechtsordnungen bestimmen den zulässigen Umfang von Nutzung und Schutz in der jeweiligen Meereszone. In seinen inneren Gewässern, also in den landwärts der Basislinie gelegenen Gewässern,²⁹ hat der Küstenstaat uneingeschränkte Hoheitsgewalt. Auch im Küstenmeer, dessen seewärtige Grenze höchsten 12 sm von der Basislinie entfernt gezogen werden darf,³⁰ hat er – abgesehen vom Recht der anderen Staaten nach Art. 17 ff SRÜ auf friedliche Durchfahrt – volle Souveränität. In diesen Hoheitsgewässern darf der Küstenstaat eine Nutzungs-, Umwelt- und Naturschutzpolitik betreiben wie auf jedem anderen Teil seines Staatsgebietes auch; es gelten die üblichen nationalen Gesetze. Beim Ostseepipeline-Projekt gilt dies für die Küstenstaaten Russland und Deutschland, da die geplante Pipeline jeweils in diesen Staaten beginnt bzw. endet und dadurch dessen Hoheitsgewässer quert.

Jenseits der Hoheitsgewässer genießen Küstenstaaten nur noch funktional beschränkte Hoheitsrechte, insbesondere Nutzungsrechte. Das SRÜ unterscheidet zwischen zwei Meereszonen, die sich – wie in der Ostsee – auch überschneiden können: die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) und den Festlandsockel. In der AWZ kann der Küstenstaat bis zu einer Ausdehnung von 200 sm insbesondere über die natürlichen Ressourcen, also Meeresbewohner und Bodenschätze, verfügen

²⁷ Zu den Verschmutzungsarten, vgl. Art. 207 bis Art. 212 SRÜ.

²⁸ Vgl. Art. 5 bis 7 und Art. 14 SRÜ. Die „normale Basislinie“ ist nach Art. 5 SRÜ „die Niedrigwasserlinie entlang der Küste, wie sie in den vom Küstenstaat amtlich anerkannten Seekarten großen Maßstabs eingezeichnet ist.“

²⁹ Vgl. Art. 8 Abs. 1 SRÜ

³⁰ Vgl. Art. 4 SRÜ.

und wirtschaftliche Nutzungen steuern.³¹ Der rechtliche Festlandsockel, der nicht unbedingt deckungsgleich mit dem geologischen Kontinentalschelf ist, erstreckt sich mindestens bis 200 sm von der Basislinie. Bei Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten, wie bei den Ostseeanrainerstaaten müssen die Beteiligten die Abgrenzungen ihrer AWZ einvernehmlich vereinbaren³²; dies ist in der Ostsee weitestgehend³³ erfolgt. Bei den Küstenstaaten der Ostsee stimmen die Ausdehnungen von AWZ und Festlandsockel überein.³⁴ Die Trasse der Ostseepipeline soll in Bereichen außerhalb deutscher und russischer Jurisdiktion durch die AWZ der Staaten Dänemark, Schweden und Finnland laufen.

Drittstaaten genießen in der AWZ und auf dem Festlandsockel ausdrücklich das Recht unterseeische Rohrleitungen zu verlegen.³⁵ Der Küstenstaat darf eine Pipelineverlegung also nicht behindern, es sei denn für den Küstenstaat liegen die Voraussetzungen vor, von seinem eingeschränkten Hoheitsrecht Gebrauch zu machen. Insbesondere kann dies aus Gründen des Meeresumweltschutzes erfolgen³⁶; der Küstenstaat kann dann seine Zustimmung zur Pipelineverlegung von Bedingungen abhängig machen.³⁷ Was den Verlauf der Trasse betrifft, bedarf es der Zustimmung des Küstenstaates.³⁸

Aus dem weltweit geltenden SRÜ lassen sich zwar grundlegende Regelungen zur Bestimmung der Meereszonen und zum Recht von Drittstaaten auf Rohrverlegungen in diesen Meereszonen entnehmen, Instrumentarien zur konkreten Prüfung meeresumweltrechtlicher Belange sowie zur Abstimmung zwischen mehreren Küstenstaaten enthält das SRÜ indes nicht.

II. Helsinki Übereinkommen

Ein regionales Übereinkommen speziell zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets ist das Helsinki Übereinkommen³⁹ von 1992, das von allen neun

³¹ Vgl. Art. 56 SRÜ.

³² Für die AWZ: Art. 74 SRÜ; für den Festlandsockel: Art. 83 SRÜ.

³³ Lediglich zwischen Dänemark und Polen bestehen noch unterschiedliche Ansichten über die Ausdehnung ihrer AWZ im Gebiet südlich vom dänischen Bornholm.

³⁴ Vgl. Informationen des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf der offiziellen Website unter: <[http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/CONTIS-Informationssystem/ContisKarten/OstseeDeutsch erFestlandsockelAWZ.pdf](http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/CONTIS-Informationssystem/ContisKarten/OstseeDeutsch%20erFestlandsockelAWZ.pdf)>.

³⁵ Dies regelt Art. 58 Abs. 1 SRÜ für die AWZ und Art. 79 Abs. 1 SRÜ für den Festlandsockel. Für weitere Einzelheiten zu Rohrleitungen auf dem Festlandsockel, vgl. Lagoni, Festlandsockel und ausschließliche Wirtschaftszone in: Graf Vitzthum (Hrsg.), Handbuch des Seerechts, München 2006, Rdnr. 116-191, S. 200-219.

³⁶ Für die AWZ: Art. 56 Abs. 1 lit. b) SRÜ; für den Festlandsockel: Art. 79 Abs. 2 SRÜ.

³⁷ Vgl. Art. 79 Abs. 4 SRÜ.

³⁸ Vgl. Art. 79 Abs. 3 SRÜ.

³⁹ Übereinkommen von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen), Zustimmungsgesetz vom 23.8.1994 - BGBl. II S. 1355, geändert durch VO vom 19. Dezember 2002 - BGBl. II S. 2953.

Ostseeanrainerstaaten (Russland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Deutschland, Dänemark, Schweden und Finnland) und der EU ratifiziert wurde und 2000 in Kraft trat. Ziel ist es, für die Ostsee „alle geeigneten Maßnahmen zur Erhaltung natürlicher Lebensräume und der Artenvielfalt sowie zum Schutz ökologischer Abläufe“ zu treffen.⁴⁰ Zur Umsetzung dieses Ziels erstellt die Helsinki-Kommission (HELCOM) – völkerrechtlich allerdings nicht bindende - Empfehlungen zum Schutz der marinen Umwelt, die von den Regierungen der beteiligten Länder in nationale Programme und Gesetze umgesetzt werden sollen. Die HELCOM rufen auch so genannte Programme ins Leben wie etwa 2002 das Baltic Sea Joint Comprehensive Environmental Action Programme zur Bekämpfung der Hauptverschmutzungsquellen im Einzugsgebiet, den so genannten Hot Spots. Für den Bau von Gaspipelines durch die Ostsee sieht die HELCOM jedoch bisher weder Empfehlungen noch Programme vor. Sie hat auch das geplante Ostseepipelineprojekt nicht zum Anlass genommen, welche auszuarbeiten.

Zwar behandelt das Helsinki Übereinkommen in seinem Art. 7 die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die ein Instrument zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen auf umweltbezogene Schutzgüter ist. Das Übereinkommen selbst statuiert aber keine UVP-Pflicht, sondern lediglich die Pflicht, die HELCOM und betroffene Anrainerstaaten über ein nach supranationalen Vorschriften UVP-pflichtiges Projekt zu informieren und Konsultationen durchzuführen. Es verfügt daher über Ansätze zur Kooperation, regelt indes kein Verfahren zur Umsetzung – insofern bleiben die Regelungen im Helsinki Übereinkommen rudimentär.⁴¹

III. Espoo-Übereinkommen

Das Übereinkommen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen von 1991⁴² - nach dem finnischen Unterzeichnungsort auch Espoo-Übereinkommen genannt -, das derzeit von 41 Vertragsstaaten ratifiziert und 1997 in Kraft getreten ist, regelt hingegen ein Verfahren zur Durchführung einer grenzüberschreitenden UVP. Eine grenzüberschreitende UVP ist eine nach nationalem Recht durchzuführende UVP, die über die Grenzen der beteiligten ECE-Staaten hinweg ausgedehnt wird, wenn ein geplantes Projekt voraussichtlich erhebliche nachteilige grenzüberschreitende Auswirkungen hat.⁴³ Bei näher bestimmten Großvorhaben mit möglicherweise

⁴⁰ Art. 15 S. 1 Helsinki Übereinkommen.

⁴¹ So auch Wolf, Transnationale Vorhaben und nationalstaatliches Zulassungsregime. Rechtliche Rahmenbedingungen für die geplante Ostsee-Pipeline in: ZUR 2007, 24, 27.

⁴² Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991, Gesetz zu dem Übereinkommen vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen sowie zu der auf der zweiten Konferenz der Parteien in Sofia am 27. Februar 2001 beschlossenen Änderung des Übereinkommens (Espoo-Vertragsgesetz) vom 7. Juni 2002, BGBl. 2002 II 22, S. 1407.

⁴³ Finnisches Umweltinstitut (Hrsg.), Leitfaden für die praktische Anwendung der Espoo-Konvention, 2003, S. 7.

erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen zwischen den ECE-Staaten, regelt es die Beteiligung betroffener Staaten und deren Öffentlichkeit am nationalen UVP-Verfahren. Da Gaspipelines ausdrücklich zu diesen UVP-pflichtigen Großvorhaben zählen⁴⁴ und alle Ostseeanrainerstaaten bis auf Russland⁴⁵ das Espoo-Übereinkommen ratifiziert haben, ist die Espoo-Übereinkommen für das Ostseepipelineprojekt von entscheidender Bedeutung.

Hinter dem Espoo-Übereinkommen steht der Gedanke, Umweltfaktoren möglichst frühzeitig schon während des Planungs- und Entwicklungsprozesses zu berücksichtigen, so dass geeignete und wirksame Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Bekämpfung erheblicher nachteiliger Auswirkungen geplanter Projekte auf die Umwelt getroffen werden können.⁴⁶ Ziel ist es, die Qualität der den nationalen Entscheidungsträgern vorliegenden Informationen⁴⁷ zu verbessern und die internationale Zusammenarbeit⁴⁸ zwischen den beteiligten Staaten zu fördern.

Konkret geht es bei grenzüberschreitenden Vorhaben darum, dass die mit der Erteilung der Genehmigung befassende nationale Behörde, die von dem Vorhaben betroffenen ausländischen Staaten im Rahmen der im Genehmigungsverfahren durchzuführenden UVP einbezieht. Das Espoo-Übereinkommen regelt das Verfahren zur Beteiligung dieser betroffenen ausländischen Staaten (im Folgenden: „Espoo-Verfahren“).

Das Espoo-Verfahren lässt sich zusammengefasst in drei Stufen aufteilen: (1) die Benachrichtigung der betroffenen ausländischen Staaten, (2) Durchführung der nationalen UVP unter Beteiligung der betroffenen ausländischen Staaten und (3) die Entscheidung der zuständigen nationalen Behörde.

1. Benachrichtigung der betroffenen ausländischen Staaten

Der förmliche Beginn des Espoo-Verfahrens besteht in der Benachrichtigung⁴⁹ der von den grenzüberschreitenden Auswirkungen des Projekts „betroffenen Vertragsparteien“ durch die sog. „Ursprungsparteien“⁵⁰, d.h. die Staaten, durch deren Hoheitsbereich eine geplante Tätigkeit durchgeführt werden soll. Beim Nord Stream Projekt sind es die Staaten Russland, Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland, durch deren Küstenmeer bzw. AWZ die Ostseepipeline führt. Die Staaten, die von den grenzüberschreitenden Auswirkungen des Projektes

⁴⁴ Anhang 1 Nr. 8 Espoo-Übereinkommen.

⁴⁵ Die russische Föderation hat die Espoo Konvention am 6. Juni 1991 unterzeichnet, aber bisher nicht ratifiziert, vgl. zum Ratifizierungsstand: <<http://www.unece.org/env/eia/convratif.html>>.

⁴⁶ Vgl. 4. Erwägungsgrund der Präambel der Espoo-Konvention sowie Finnisches Umweltinstitut (Hrsg.), Leitfaden für die praktische Anwendung der Espoo-Konvention, 2003, S. 11.

⁴⁷ Vgl. 7. Erwägungsgrund der Präambel der Espoo-Konvention.

⁴⁸ Vgl. 3. Erwägungsgrund der Präambel der Espoo-Konvention.

⁴⁹ Art. 3 Abs. 1 Espoo-Konvention.

⁵⁰ Art. 1 lit. ii) Espoo-Konvention: Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet „Ursprungspartei“ die Vertragspartei oder die Vertragsparteien dieses Übereinkommens, in deren Hoheitsbereich eine geplante Tätigkeit durchgeführt werden soll.

betroffen sein können, werden als „betroffene Vertragsparteien“ bezeichnet;⁵¹ hierzu zählen neben den auch als Ursprungsstaaten klassifizierten Staaten auch die Ostseeanrainerstaaten Estland, Lettland, Litauen und Polen.

Die Benachrichtigung soll zu einem möglichst frühen Zeitpunkt erfolgen, jedoch spätestens dann, wenn die Ursprungspartei ihre eigene Öffentlichkeit über das Vorhaben unterrichtet.⁵² Sie soll dabei Angaben zum Vorhaben einschließlich Informationen über ihre möglichen, grenzüberschreitenden Auswirkungen, Informationen über die Art der möglichen Entscheidung und eine Fristsetzung für die Antwort auf die Benachrichtigung enthalten.⁵³ In der Antwort geben die betroffenen ausländischen Staaten zu erkennen, ob sie die Gelegenheit wahrnehmen, sich am UVP-Verfahren des Ursprungsstaats zu beteiligen oder nicht. Wenn der betroffene Staat negativ oder nicht fristgerecht antwortet, endet ihm gegenüber das Espoo-Verfahren. Bei Teilnahme stellt die Ursprungspartei den betroffenen Staaten weitere Informationen zum geplanten Projekt und zum durchzuführenden UVP-Verfahren zur Verfügung. Auch die betroffenen Staaten ihrerseits stellen Informationen über möglicherweise gefährdete Schutzgüter zur Verfügung.⁵⁴ Beim Ostseepipelineprojekt haben die Ursprungsstaaten Russland, Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland die betroffenen baltischen Staaten und Polen gleichzeitig Ende 2006 benachrichtigt. Alle neun Anrainerstaaten, die allesamt als „betroffene Parteien“ klassifiziert wurden, haben ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Espoo-Verfahren signalisiert.

Bis zur endgültigen Fertigstellung der UVP-Dokumentation ist zudem zu jedem Verfahrensstadium die Öffentlichkeit der betroffenen Staaten über Inhalt und Stand des geplanten Vorhabens zu unterrichten.⁵⁵ Dadurch haben z.B. Umweltverbände oder auch Einzelpersonen, wie etwa ein durch das geplante Vorhaben betroffener Fischer, die Möglichkeit, Stellungnahmen zu etwaigen meeresumweltrechtlichen Beeinträchtigungen abzugeben.

2. Durchführung der UVP unter Beteiligung der betroffenen ausländischen Staaten

Zunächst obliegt es dem Vorhabensträger die Dokumentation zur UVP auszuarbeiten und der zuständigen Behörde des Ursprungsstaates vorzulegen. Anschließend wird diese Dokumentation an die betroffenen ausländischen Behörden und die Öffentlichkeit der betroffenen Staaten mit der Möglichkeit zur Stellungnahme weitergeleitet.⁵⁶ Nach Fertigstellung der Dokumentation sollen auf dieser Grundlage Konsultationen zwischen allen beteiligten Staaten durchgeführt werden. Gegenstand dieser Konsultationen ist die Untersuchung von

⁵¹ Art. 1 lit. iii) Espoo-Konvention.

⁵² Art. 3 Abs. 1 Espoo-Konvention.

⁵³ Art. 3 Abs. 2 Espoo-Konvention.

⁵⁴ Art. 3 Abs. 8 Espoo-Konvention.

⁵⁵ Artikel 2 Abs. 2 und 6, Artikel 3 Abs. 8 und Artikel 4 Abs. 2 der Espoo-Konvention.

⁵⁶ Art. 4 Abs. 2 Espoo-Konvention.

Maßnahmen zur Minimierung oder Beseitigung etwaiger grenzüberschreitender Umweltauswirkungen, insbesondere unter Berücksichtigung möglicher Alternativen. Beim Ostseepipelineprojekt ist nach derzeitigem Verfahrensstand erst Anfang 2009 mit der Fertigstellung der Dokumentation für die UVP zu rechnen.

3. Entscheidung der zuständigen Behörde

Im letzten Verfahrensschritt muss die für das Genehmigungsverfahren zuständige Behörde des Ursprungsstaates das Ergebnis der grenzüberschreitenden UVP nebst Dokumentation und Stellungnahmen der ausländischen Beteiligten sowie das Ergebnis der Konsultationen bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung „angemessen“ berücksichtigen.⁵⁷ Ein Projekt ist daher nicht schon deswegen unzulässig bzw. darf von der zuständigen Behörde nicht genehmigt werden, wenn im Rahmen der UVP erhebliche grenzüberschreitende Umweltauswirkungen festgestellt wurden,⁵⁸ denn eine UVP soll die Entscheidung nicht präjudizieren, sondern dient lediglich der Entscheidungsvorbereitung.⁵⁹

Gehen nach der endgültigen Entscheidung, jedoch noch vor Baubeginn zusätzliche Informationen ein, die für die Entscheidung relevant sind, müssen die beteiligten Staaten die anderen Staaten darüber unterrichten; auf Ersuchen mindestens einer der beteiligten Staaten müssen dann erneut Konsultationen über die Frage stattfinden, ob die Entscheidung revidiert werden muss.⁶⁰

IV. Gemeinschaftsrechtliche Regelungen

Da - bis auf Russland - sämtliche Ostseeanrainerstaaten der EU angehören, werden im Folgenden die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zum (Meeres-) Umweltschutz untersucht.

a. UVP-Richtlinie

Die UVP-Richtlinie der EU aus dem Jahre 1985, geändert 1997 und 2003,⁶¹ ist die Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung im europäischen Gemeinschaftsrecht. Die Richtlinie gibt allen EU-Mitgliedstaaten die einzelnen Verfahrensschritte der UVP und die Projekttypen, für die eine UVP

⁵⁷ Art. 6 Abs. 1 Espoo-Konvention.

⁵⁸ So auch Stiegel, Das Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Übereinkommen), 2001, S. 43.

⁵⁹ Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Sondergutachten: Meeresumweltschutz in Nord- und Ostsee, Anm. 21, S. 22.

⁶⁰ Art. 6 Abs. 3 Espoo-Konvention.

⁶¹ Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG), ABl. EG Nr. L 15/40, geändert durch die Richtlinie 97/11/EG vom 3. März 1997, ABl. EG Nr. L 73/5 und durch die Richtlinie 2003/35/EG vom 26. Mai 2003, ABl. EG Nr. L 156/17.

durchgeführt werden muss, vor. Die UVP ist ein wichtiges Instrument des Umweltschutzes in Zulassungsverfahren von bestimmten Industrieanlagen und Infrastrukturmaßnahmen, mit dem frühzeitig die möglichen Folgen eines Projektes für die Umwelt erkannt werden können. Zu diesen UVP-pflichtigen Projekten zählen auch Gaspipelines wie die geplante Ostseepipeline.⁶² Es müssen die Auswirkungen des Projektes unter anderem auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kulturgüter ermittelt und beschrieben werden. Zu diesem Bericht können die Öffentlichkeit, fachlich betroffene Behörden und möglicherweise betroffene Nachbarstaaten Stellung nehmen. Die für die Zulassungsentscheidung eines Projektes zuständige Behörde hat die Aufgabe, diese Informationen und Stellungnahmen zu bewerten und die Ergebnisse der UVP bei ihrer Entscheidung über die Zulassung eines Projektes zu berücksichtigen.

Die Richtlinie ist in allen beteiligten Ursprungsstaaten außer im Nicht-EU-Staat Russland d.h. in Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland in nationales Recht umgesetzt worden. Sie gilt insbesondere auch innerhalb von deren AWZ⁶³; allerdings divergieren die materiell-rechtlichen Inhalte stark voneinander.

b. Vogelschutz-Richtlinie/Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

Weitere umfassende umweltrechtliche Instrumentarien des Gemeinschaftsrechts bilden die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) von 1992⁶⁴ und die Vogelschutzrichtlinie (VS-Richtlinie) von 1979⁶⁵, die mit ihrem Schutzgebietssystem „Natura 2000“ ein EU-weites Netz von Schutzgebieten zum Erhalt der in der EU gefährdeten Lebensräume und Arten begründen. Während die UVP-Richtlinie in erster Linie einen Verfahrensablauf vorgibt, der dazu führt, dass die Umweltverträglichkeit ermittelt wird, stellen die FFH- und VS-Richtlinien materiell-rechtliche Anforderungen an die Umweltverträglichkeit. Diese FFH- und die VS-Richtlinien dienen dem Ziel, den sowohl von der EU als auch den Mitgliedstaaten in der Konvention über biologische Vielfalt⁶⁶ beschlossenen Schutz der biologischen Vielfalt von Arten und Lebensräumen umzusetzen. Geschützt werden im Rahmen der Natura 2000-Schutzgebiete bestimmte Lebensraumtypen (Anhang I) und Arten (Anhang II), die in den Anhängen der FFH- und der VS-Richtlinie aufgelistet sind. Auch diese beiden Richtlinien gelten in den AWZ der Ostseeanrainerstaaten außer im Nicht-EU-Staat Russland.⁶⁷

⁶² vgl. Anhang I Nr. 16 UVP-Richtlinie.

⁶³ EuGH, Rs. C-3/76 vom 14. Juli 1976, I-1279; Jarass, Naturschutz in der AWZ, 2002, S. 49.

⁶⁴ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

⁶⁵ Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1.

⁶⁶ Convention on Biological Diversity, Rio 1992. Näheres auf der offiziellen Website unter: <<http://www.cbd.int/>>.

⁶⁷ EuGH, Rs. C-6/04 vom 20. Oktober 2005.

Das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000 umfasst nicht nur Flächen an Land, sondern schützt auch Lebensräume und Arten im Meer. Die Mitgliedstaaten haben sich verpflichtet, ihre Vorschläge für das Netz Natura 2000 bis zum Jahr 1995 zu melden. In Deutschland sind bereits rund 14% der Landesfläche und 31% der Meeresfläche in Nord- und Ostsee als Natura 2000-Gebiete gemeldet.⁶⁸ Einige andere Mitgliedstaaten hingegen, so z.B. Polen, kamen dieser Verpflichtung nicht oder nur teilweise nach. Für diese Staaten entfalten die FFH- und VS-Richtlinien jedoch eine Vorwirkung für noch nicht ausdrücklich als (Meeres-) Schutzgebiet ausgewiesene Gebiete. Dies leitet sich unmittelbar aus dem in Art. 10 des EG-Vertrages festgelegten Grundsatz des gemeinschaftsfreundlichen Verhaltens und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ab.⁶⁹

V. Nationale Regelungen

Da der Projektträger, die Nord Stream AG, zur Realisierung des Projekts Genehmigungen der fünf Staaten benötigt, durch deren Küstengewässer bzw. AWZ die geplante Pipeline verläuft – nämlich Russland, Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland -, ist auch jeweils deren nationales Zulassungsrecht maßgebend, das auch meeresumweltschutzrechtliche Belange berücksichtigt. Denn übereinstimmend bedarf es für die jeweilige Genehmigung der Vorlage einer umfangreichen UVP, deren Verfahren jedoch trotz der UVP-Richtlinie äußerst unterschiedlich gestaltet ist. Auf die nationalen Unterschiede kann hier im Einzelnen nicht eingegangen werden, sondern es kann nur am Beispiel des auch maßgeblichen deutschen Rechts demonstriert werden, wie komplex das nationale Zulassungsverfahren sein kann.

In Deutschland gibt es zunächst kein spezielles marines Umweltgenehmigungsrecht, was teilweise als Schwäche kritisiert wird.⁷⁰ Je nachdem welche Meereszone betroffen ist, gibt es unterschiedliche Rechtsgrundlagen: Für das Genehmigungsverfahren auf dem Gebiet des deutschen Festlandsockels ist die Rechtsgrundlage im Bundesberggesetz (BBergG) geregelt, das als Sonderrecht Vorrang gegenüber den allgemeinen Regelungen der Seeanlagenverordnung (SeeAnlV)⁷¹ hat (*lex specialis derogat lex generalis*). Nach § 133 Abs. 1 BBergG sind für Errichtung und Betrieb einer Transitrohrleitung

⁶⁸ Informationen des Bundesministeriums Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu Natura 2000 in Deutschland, vgl. http://www.bmu.de/naturschutz_biologische_vielfalt/natura_2000/doc/41715.php; speziell zu Natura 2000 in der deutschen AWZ von Nord- und Ostsee, vgl. http://www.bmu.de/naturschutz_biologische_vielfalt/natura_2000/natura_2000_in_der_awz/doc/4919.php.

⁶⁹ Für die VS-Richtlinie: EuGH, Slg. 1993, I-4221, Rdnr. 11 ff. „Santona“, für die FFH-Richtlinie: EuGH, Slg. 2005, I-167, Rdnr. 21 ff. „Dragaggi“.

⁷⁰ So der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, der vorschlägt dies in einem eigenen Abschnitt des Wasserhaushaltsgesetzes zu entwickeln, vgl. Sondergutachten: Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee, 2004, Anm. 441, S. 188.

⁷¹ Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeers (Seeanlagenverordnung-SeeAnlV) vom 23. Januar 1997, BGBl. I S. 57.

zwei rechtlich selbstständige Genehmigungen erforderlich, eine in bergbaulicher Hinsicht⁷², für die die jeweils für den Festlandsockel zuständige Landesbehörde, hier das Bergamt Stralsund, zuständig ist⁷³ und eine andere hinsichtlich der Ordnung der Nutzung und Benutzung der Gewässer über dem Festlandsockel und des Luftraums über diesen Gewässern⁷⁴, für die das Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH) zuständig ist⁷⁵. Für das Gebiet des Küstenmeers hingegen ist § 43 EnWG die maßgebliche Rechtsgrundlage. Danach bedürfen Gasversorgungsleitungen bestimmter Größe der Planfeststellung, wenn für sie – wie hier – eine UVP erforderlich ist (vgl. § 20 UVPG). Planfeststellungsbehörde ist auch hier das Bergamt Stralsund.⁷⁶

VI. Zusammenspiel der verschiedenen Rechtsquellen

Angesichts der Vielzahl der verschiedenen Rechtsquellen stellt sich die Frage nach dem Verhältnis dieser Regelungen untereinander. Das SRÜ statuiert die grundlegende Freiheit von Drittstaaten, unterseeische Rohrleitungen zu verlegen – ein Recht das nur unter sehr engen Voraussetzungen an Bedingungen des Küstenstaates geknüpft werden kann, unter anderem wegen meereschutzrechtlicher Bedenken. Entsprechend dem Charakter des SRÜ als „Verfassung für die Meere“ müssen zur näheren inhaltlichen Ausfüllung und Ergänzung internationale und nationale Vereinbarungen herangezogen werden. Das wichtigste Instrument zur Überprüfung umweltrechtlicher Auswirkungen von Vorhaben großen Ausmaßes im Vorfeld der Entscheidung über die Zulässigkeit ist die nach nationalem Recht durchzuführende UVP, die wiederum im nationalen Zulassungsrecht eingebettet ist. Diese nationalen UVP-Regelungen setzen in den Ostseeanrainerstaaten – bis auf Russland – die europarechtlichen Vorgaben der UVP-Richtlinie um.

Wenn bei Vorhaben großen Ausmaßes – wie beim Nord Stream Projekt – mit erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu rechnen ist, sind im Rahmen der nationalen UVP zusätzlich die Regelungen des internationalen Espoo-Übereinkommen zu berücksichtigen, die trotz der teilweisen Umsetzung in der UVP-Richtlinie, die wiederum in nationales Recht umgesetzt wurde, selbstständige Bedeutung behalten. Denn nationale Umsetzungsregelungen lassen (ggf. strengere) völkerrechtliche Verpflichtungen des Espoo-Verfahrens unberührt.⁷⁷ Zwar sieht die HELCOM eine Vielzahl von Maßnahmen zu Offshore-Anlagen in der Ostsee

⁷² § 133 Abs. 1 Nr. 1 BBergG.

⁷³ §§ 133, 136 BBergG.

⁷⁴ § 133 Abs. 1 Nr. 2 BBergG.

⁷⁵ § 133 BBergG.

⁷⁶ Vgl. § 2 Verordnung über die Bestimmung der zuständigen Behörden nach dem Energiewirtschaftsgesetz in: GVOBl. M-V, S. 13.

⁷⁷ Exemplarisch ist die deutsche Regelung in § 8 Abs. 4 UVPG: „Weitergehende Regelungen zur Umsetzung völkerrechtlicher Verpflichtungen von Bund und Ländern bleiben unberührt.“.

vor,⁷⁸ speziell für einen Pipelinebau hat die HELCOM jedoch, wie bereits erwähnt, keine völkerrechtlichen Instrumente oder Empfehlungen bzw. Pläne zum Schutz der Meeresumwelt.

Was die FFH- und VS-Richtlinien mit der Regelung einer strengeren Verträglichkeitsprüfung betrifft, mussten diese EG-Richtlinien zwar von den EU-Mitgliedstaaten, d.h. allen Ostseeanrainerstaaten bis auf Russland, innerhalb bestimmter (bereits abgelaufener) Fristen in nationales Recht umgesetzt werden. Da dies jedoch oftmals nicht bzw. nicht ausreichend geschah, können diese Regelungen durch eine sog. Vorwirkung auch direkte Geltung erlangen.

Insgesamt ergibt sich also eine Verschränkung von Regelungen nationalen Rechts, Europa- und Völkerrechts, wie am Beispiel der UVP deutlich wird. Das Zusammenspiel ist jedoch geprägt von Regelungsdefiziten. Hauptmanko ist die kompetenzielle Aufspaltung eines grenzüberschreitenden Großvorhabens in verschiedene einzelne nationale (Zulassungs- und UVP-) Verfahren, die eine einheitliche Prüfung des gesamten Vorhabens nicht zulässt. Zu Recht wird dieses Vorgehen auch als sog. „Salami-Taktik“ kritisiert.⁷⁹

D. UMSETZUNG DER RECHTLICHEN ANFORDERUNGEN BEIM OSTSEEPIPELINEPROJEKT

Das Ostseepipelineprojekt ist das erste Bauvorhaben, bei dem eine solche Vielzahl von Staaten – nämlich alle neun Ostseeanrainerstaaten – an der Zulassung beteiligt ist. Eine solche Dimension war bisher unbekannt, denn meist waren bei grenzüberschreitenden Projekten nur zwei Staaten beteiligt. Dies stellt besondere Anforderungen bei der Umsetzung des Espoo-Verfahrens, bei dem es um die Beteiligung der ausländischen Behörden und Öffentlichkeit geht. Am Beispiel dieses großen Projekts treten die oben erläuterten internationalen Regelungsdefizite und fehlenden Handlungsinstrumentarien besonders deutlich zu Tage. Bei der bisherigen Umsetzung des Projekts gelang den Projektbeteiligten jedoch ein auf internationaler Kooperation basierendes, von Transparenz geprägtes und weitgehend einheitliches Verfahren, bei dem das Espoo-Übereinkommen neu ausgelegt wurde. Aus dieser Auslegung heraus haben die Projektbeteiligten neue - und deswegen diskussionswürdige - Instrumentarien entwickelt, auf die noch im Einzelnen eingegangen wird (dazu unter D II).

⁷⁸ Für eine Auflistung der HELCOM-Maßnahmen zu Offshore-Anlagen, vgl. Tabelle 3-13 des Sondergutachtens des Sachverständigenrates für Umweltfragen, S. 189.

⁷⁹ So z.B. in einem Diskussionsbeitrag von Michael Heugel, Referent im Bundesministerium für Umwelt Naturschutz und Reaktorsicherheit (Bonn), anlässlich des 4. Warnemünder Naturschutzrechtstag in: Czybulka (Hrsg.), Naturschutz und Rechtsregime im Küsten- und Offshore-Bereich, 2003, S. 202.

I. Zulassungs- und UVP-Verfahren beim Ostseepipelineprojekt

Konkret begann die Zulassungsphase Anfang 2006 als die Nord Stream AG, die zuständigen Zulassungsbehörden in den Transitländern Russland, Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland zur Sondierung der Genehmigungserfordernisse kontaktierte. Nach einer Vielzahl von vorbereitenden Gesprächen unter Beteiligung der Nord Stream AG und allen „betroffenen“ neun Ostseeanrainerstaaten, wurde am 7. November 2006 – wohlgermerkt bei allen zeitgleich - der erste Verfahrensschritt des Espoo-Verfahrens vollzogen: die formale Benachrichtigung der relevanten Behörden über das geplante Bauprojekt. Für diese Notifizierung hatte die Nord Stream AG nach vorbereitenden Konsultationen mit den beteiligten Behörden der Transitländer eine umfassende Projektinformation erstellt, die detailliert das Vorhaben und mögliche Umwelteinflüsse beschreibt.⁸⁰ Angesichts der nicht nur inhaltlich, sondern auch in der zeitlichen Gestaltung stark divergierenden nationalen Genehmigungserfordernisse und -verfahren, bedurfte es der Kooperation zwischen den Beteiligten. Die aufwendige Koordination hierfür hatte auf Wunsch aller Beteiligter eine der zuständigen deutschen Behörden, das BSH, übernommen.⁸¹

Auf die Notifizierung folgten insgesamt 200 Stellungnahmen von nationalen Behörden, Interessenvertretern und Privatpersonen aus den Ostseeanrainerstaaten und 22 öffentliche Anhörungen und Treffen. In einem als „Weißbuch“ bezeichneten Dokument gibt die Nord Stream AG, basierend auf dem Projektstand im Juni 2008, erste Antworten auf diese Stellungnahmen.⁸² Aus Gründen der Transparenz sind sämtliche Stellungnahmen sowie sich das darauf beziehende Weißbuch auf der Website der Nord Stream AG veröffentlicht.

Die eigentlichen Genehmigungsanträge, die bei den zuständigen Zulassungsbehörden in den fünf Transitländern einzeln zu stellen sind, sind teilweise – wie in Deutschland⁸³ - schon gestellt oder werden erst noch gestellt. Entscheidend für den Zeitpunkt ist die Realisierung eines insgesamt koordinierten Ablaufs im Einklang mit dem Espoo-Verfahren. Im Rahmen dieser fünf einzelnen Genehmigungsverfahren führt die Nord Stream AG derzeit in jedem der fünf Transitländer einzeln eine UVP nach Maßgabe des nationalen Rechts durch.

Da es sich bei der UVP um einen interaktiven Prozess in der derzeit noch andauernden Planungs- und Entwicklungsphase des Projektes handelt, ist der Vorhabensträger in der Lage bei konkreten Bedenken durch Alternativen Abhilfe zu schaffen. Beispielsweise hat die Nord Stream AG den Verlauf der Trasse bei

⁸⁰ Veröffentlicht in allen Sprachen der Ostseeanrainerstaaten auf der Website der Nord Stream AG unter: <<http://www.nord-stream.com/de/sicherheit-umweltschutz/eia/notification.html>>.

⁸¹ Vgl. Bericht einer BSH-Referentin zum tatsächlichen Ablauf der Notifizierung: Abromeit, Die Ostseepipeline: Praxisbericht einer grenzüberschreitenden Verfahrensbeteiligung nach der Espoo-Konvention in: ZUR 2007, 354.

⁸² Veröffentlicht unter: <<http://www.nord-stream.com/de/sicherheit-umweltschutz/eia/weissbuch.html>>.

⁸³ Die drei Anträge auf Genehmigung nach BBergG und EnWG beim BSH und beim Bergamt Stralsund hat die Nord Stream AG am 7. November 2006 gestellt.

der dänischen Insel Bornholm geändert, weil Dänemark etwaige Einschränkungen des Schiffverkehrs befürchtete. Nun verläuft die Trasse in Form einer S-Route südlich von Bornholm statt in Form einer „Banane“ nördlich der Insel. Eine andere Abhilfemaßnahme ist die Durchführung der Pipelineverlegung nur in bestimmten, weniger belastenden Zeitabschnitten, z.B. außerhalb der Laichzeit von schützenswerten Heringen. Beispielhaft ist auch die Durchführung der Bauarbeiten innerhalb des deutschen Greifswalder Bodden, einem besonders geschützten Natura 2000-Gebiet: dort soll die Verlegung der zwei Rohrleitungen gleichzeitig und in einem Graben erfolgen, um den Eingriff in die Umwelt zu minimieren.

II. Besonderes Rechtsproblem: Rahmen-UVP

Ein spezielles Rechtsproblem, das sich unter anderem aus der großen Dimension des Pipelineprojektes ergibt, ist die rechtliche Frage nach einer projektweiten UVP, d.h. bezogen auf die Ostseepipeline als Ganzes – und nicht beschränkt auf (nationale) Teilabschnitte. Wie bereits erwähnt, wird die geltende Rechtslage den grenzüberschreitenden Projekten unter Beteiligung vieler Staaten nicht gerecht, denn Prüfungsgegenstand der einzelnen, nach nationalem Recht durchgeführten UVP ist jeweils nur ein Teilabschnitt des geplanten Vorhabens.⁸⁴ Beim Ostseepipelineprojekt finden daher fünf Einzelprüfungen – zudem nach fünf höchst unterschiedlichsten Maßstäben – statt, eine projektweite Gesamtprüfung des Bauvorhabens in Hinblick auf seine Umweltverträglichkeit ist nicht ausdrücklich rechtlich vorgeschrieben.

Die Beteiligten des Ostseepipelineprojekts sahen die Notwendigkeit einer projektweiten Betrachtung des Ostseepipelineprojekts und legten Sinn und Zweck des Espoo-Übereinkommen dahingehend aus, dass nach dem Übereinkommen eine sog. Rahmen-UVP zu erstellen sei. Dieser internationale UVP-Bericht sei, verglichen zu den nationalen UVP-Berichten, weniger umfangreich und soll den nationalen Zulassungsbehörden ergänzend vorgelegt werden. Die Nord Stream AG hat sich auf freiwilliger Basis dazu bereit erklärt, einen solchen projektweiten UVP-Bericht zu erstellen. Das Bestehen einer dahingehenden rechtlichen Verpflichtung ist allerdings – trotz der Zweckmäßigkeit dieses Instrumentariums – höchst zweifelhaft.

Die Frage nach der Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit dieses von den Beteiligten des Espoo-Verfahrens neu geschaffenen Instruments stellt sich bzgl. des Ostseepipelineprojekts zwar wegen der freiwilligen Übernahme durch die Nord Stream AG nicht. Bedeutsam ist die Frage indes für vergleichbare Projekte in der Zukunft aus praktischen sowie auch rechtswissenschaftlichen Gründen. Im Rahmen dieses Beitrags kann diese Frage nur aufgeworfen, aber wegen ihres Umfangs nicht erschöpfend beantwortet werden.

⁸⁴ Vgl. bereits Ausführung oben in Abschnitt C VI.

FAZIT

Zurückkommend zur Ausgangsfrage, ob das umstrittene Ostseepipelineprojekt ein meeresumweltrechtliches Problem darstellt oder nicht, lässt sich nach derzeitigem Stand folgendes zusammenfassen: Potentielle meeresumweltrechtliche Belastungen kommen nur in einem vorübergehenden Zeitraum, nämlich nur in der Bauphase vor. Die Bauphase unterscheidet sich von den – in meeresumweltrechtlicher Sicht – weniger erheblichen operativen bzw. post-operativen Phasen nach Inbetriebnahme bzw. nach Außerbetriebnahme der Pipeline. Zwar können bauliche Eingriffe zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen in der Meeresumwelt führen. Solche können jedoch bei frühzeitiger Berücksichtigung bei Planung und Vorbereitung vermindert oder sogar vermieden werden. Bei dem für das Ostseepipelineprojekt durchgeführten, seit mehr als 2 ½ Jahren andauernden Espoo-Verfahren, dessen Ende voraussichtlich Anfang 2009 zu erwarten ist, wurden in zahlreichen Sitzungen die meeresumweltrechtlichen Bedenken der betroffenen Staaten gewürdigt und Lösungen zur Ausschaltung oder jedenfalls Minimierung der potentiell erheblichen meeresumweltrechtlichen Belastungen gefunden. Vor dem Hintergrund der Hauptverschmutzungsquellen der Ostsee, erscheinen die Meeresumweltbelastungen durch eine unterseeische Gaspipeline eher gering. Nach Auffassung der Verfasserin stellt die Ostseepipeline daher jedenfalls kein meeresumweltrechtliches Problem dar.

Das konkrete Ergebnis der für Frühjahr 2009 erwarteten UVP-Berichte bleibt zwar noch abzuwarten, nach Ansicht der Verfasserin sind indes keine erheblichen umweltrechtlichen Probleme zu erwarten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass Kritik gegen die Ostseepipeline teilweise auch deswegen auf Meeresschutzrechtlichen Bedenken gestützt wird, weil der internationale Rechtsrahmen Raum für ökologische Bedenken, aber hingegen nicht für politische oder ökonomische Motive lässt.

DA LI JE PLINOVOD NORD STREAM PROBLEM ZAŠTITE MORSKOG OKOLIŠA?

Inicijalno pitanje ovog članka je u sljedećem: da li je rusko-njemački projekt plinovoda (*Nord Stream*) zbilja pitanje zaštite morskog okoliša u području Baltičkog mora kako se o tome često govori u međunarodnom tisku ili ne? Prema mišljenju autorice pitanje se može otkloniti time što se projekt plinovoda ne može uglavnom kvalificirati kao pitanje zaštite morskog okoliša. Za razliku od glavnih izvora zagađenja u Baltičkom moru mogući utjecaji plinovoda na morski okoliš zanemarljivi su, mogu se javiti tek povremeno, tj. prije svega za vrijeme njegove izgradnje (uglavnom tijekom polaganja plinovoda), što treba razlikovati od razdoblja kada je plinovod u radu i kada se plin počinje transportirati.

U članku se identificiraju subjekti zaštite koji su izloženi riziku, pa se pomoću primjera ilustriraju poduzete mjere kojima se omogućuje izbjegavanje ili reduciranje štetnog utjecaja na morski okoliš, iako se radi o tekućem dakle još uvijek fleksibilnom procesu planiranja i razvitka. Također se ispituje regulatorni okvir projekta pa se kritički osvrće na *Konvenciju o pravu mora*

UN-a – "kao sveobuhvatnog pravnog okvira za oceanske radnje" – koja osigurava pravni okvir međunarodnog prava, *Konvenciju o zaštiti morskog okoliša na području Baltičkog mora (Helsinki Convention)*, *Konvenciju o utjecaju na okoliš u prekograničnom kontekstu (Espoo Convention)*, te – između supranacionalnih instrumenata – posebno *EU direktivu o utjecaju na okoliš (EIA Directive)*. Kombinacija i međuveza multilateralnih pravnih instrumenata i struktura pojašnjava se na primjeru *EIA-Environmental Impact Assessmenta*, odnosno procedure koja se ugrađuje u nacionalnu proceduru dozvole koja je obvezna za projekte velikih razmjera a koji mogu imati značajan nepovoljni utjecaj na (morski) okoliš. Uviđa se nedostatnost pravne regulacije što je evidentno upravo na primjeru konkretnog plinovoda gdje proces izdavanja dozvola uključuje devet graničnih država. Glavni je nedostatak odvajanje nadležnosti glede transgraničnih projekata u različite individualno nacionalne procedure (dozvole i EIA) koje su pored toga potčinjene najrazličitijim nacionalnim standardima; tako npr. još uvijek nema uniformne obrade tako sveobuhvatnog projekta. U projektu baltičkog plinovoda devet država ne samo da nisu blisko kooperirale kako bi osigurale transparentnost procedure već su radi prevazilaženja manjkave pravne situacije povećavale broj postojećih pravnih instrumenata konstruirajući novi "legalni koncept". Takav "legalni koncept" predstavlja i tzv. "EIA-kišobran" koji zahvaćajući projekt kao cjelinu određuje značajni nepovoljni okolinski utjecaj na morski okoliš. Unatoč korisnosti jednog takvog instrumenta autorica se pita postoji li uopće kakva pravna obveza za takvim instrumentom? Iz tih razloga projekt plinovoda na Baltičkom moru služi ne samo kao dobar primjer demonstriranja međunarodne pravne situacije, nego je zahvaljujući realizaciji projekta također zanimljivi slučaj za pravnu znanost i praksu.

Ključne riječi: *projekt plinovoda na Baltičkom moru, utjecaj na zagađivanje morskog okoliša, konvencije o zaštiti okoliša*